

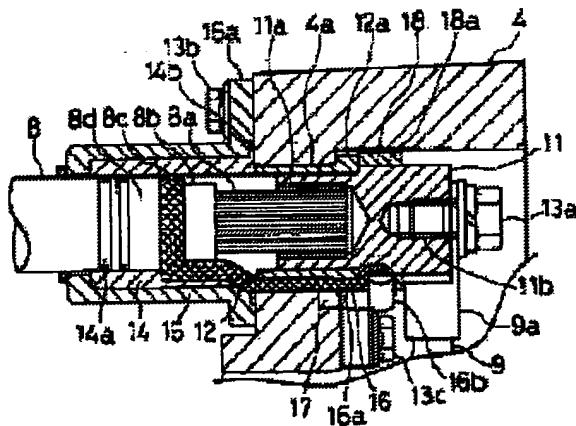
## TERMINAL BOX OF ELECTRIC EQUIPMENT

**Patent number:** JP10112958  
**Publication date:** 1998-04-28  
**Inventor:** HIRANO YOSHINAGA; HAMANO HIROSHI;  
 YAMASHITA HIROSHI; YAMAMOTO TATSUYUKI  
**Applicant:** HITACHI LTD.; NISSAN MOTOR  
**Classification:**  
 - international: H02K5/22  
 - european:  
**Application number:** JP19960262921 19961003  
**Priority number(s):** JP19960262921 19961003

[Report a data error here](#)

### Abstract of JP10112958

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To provide a terminal box of an electric equipment which can be used in a shield power cable, that is, a lead which requires shielding, and which has an improved waterproof reliability. **SOLUTION:** A shield power cable 8 having a shield wire has a terminal rod 11 soldered to its one end. The shield power cable 8 is taken outside through a through hole 4a formed in a front-side end bracket 4. The shield power cable 8 is coated with a waterproof grommet 14 and a clamp cap 15, and is so structured that the waterproof grommet 14 may be deformed by fixing the clamp cap 15 to the outer wall of the front-side end bracket 4. The through hole 4a of the front-side end bracket 4 is provided with a slit 17, through which a shield extraction wire 16 is passed inside the front-side end bracket 4.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平10-112958

(43)公開日 平成10年(1998)4月28日

(51) Int.Cl.<sup>6</sup>  
H02K 5/22

識別記号

F I  
H02K 5/22

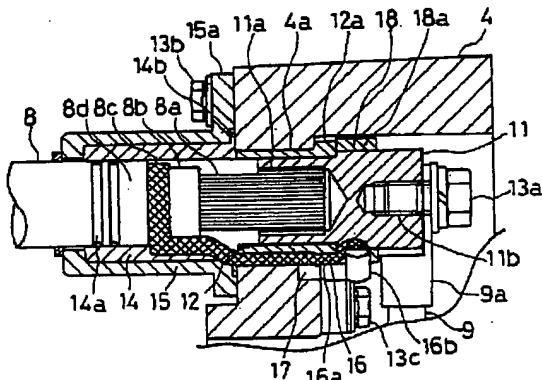
(21)出願番号	特願平8-262921	(71)出願人	000005108 株式会社日立製作所 東京都千代田区神田駿河台四丁目6番地
(22)出願日	平成8年(1996)10月3日	(71)出願人	000003997 日産自動車株式会社 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
		(72)発明者	平野 嘉良 茨城県ひたちなか市大字高場2520番地 株式会社日立製作所自動車機器事業部内
		(72)発明者	樋野 宏 茨城県ひたちなか市大字高場2520番地 株式会社日立製作所自動車機器事業部内
		(74)代理人	弁理士 春日 譲

(54) 【発明の名称】 電気機器の端子箱

(57) 【要約】

【課題】本発明の目的は、シールドを必要とするリード線であるシールドパワーケーブルに使用することができ、しかも、防水性の信頼性の向上した電気機器の端子箱を提供することにある。

【解決手段】シールド線を有するシールドパワーケーブル8の一端には、ターミナルロッド11が半田固定されている。シールドパワーケーブル8は、フロント側エンドプラケット4に設けられた貫通穴4aを通して、外部に取り出される。このシールドパワーケーブル8には、防水グロメット14とクランプキャップ15が被せられ、クランプキャップ15をフロント側エンドプラケット4の外壁に固定することにより、防水グロメット14を変形させないようにしている。フロント側エンドプラケット4の貫通穴4aには、スリット17が形成されており、シールド引出線16は、このスリット17を通して、フロント側エンドプラケット4の内部に通される。



- 4: フロント側エンドブラケット
- 8: シールドパワーケーブル
- 9: リード線
- 11: ターミナルロッド
- 12: 絶縁管
- 14: 防水グロメット
- 15: クランプキャップ

## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 芯線を覆うシールド線を有するシールドパワーケーブルと、このシールドパワーケーブルの芯線の一端に固定されたターミナルロッドと、筐体に設けられた貫通穴を通して、外部に取り出された上記シールドパワーケーブルに被せられた防水グロメットと、この防水グロメットに被せられたクランプキャップを備え、上記クランプキャップを上記筐体の外壁に固定することにより、上記防水グロメットを変形させ、上記筐体の貫通穴の部分に設けられたスリットを通して、上記シールド線を筐体内部に導いた上で、上記筐体の内壁に固定し、上記ターミナルロッドにリード線を固定するようにしたことを特徴とする電気機器の端子箱。

【請求項2】 請求項1記載の電気機器の端子箱において、さらに、上記筐体の貫通穴の内側と上記ターミナルロッドの外側の間に配置された絶縁材からなる絶縁管を備えたことを特徴とする電気機器の端子箱。

【請求項3】 請求項1記載の電気機器の端子箱において、さらに、上記筐体の内部に配置される絶縁材からなる絶縁板を備え、上記絶縁板に形成した貫通穴に上記ターミナルロッドの外周の一部を係合させたことを特徴とする電気機器の端子箱。

【請求項4】 請求項1記載の電気機器の端子箱において、上記シールドパワーケーブルの芯線を上記ターミナルロッドに設けられた凹部に挿入し、上記芯線と上記ターミナルロッドの間を半田固定したことを特徴とする電気機器の端子箱。

【請求項5】 請求項4記載の電気機器の端子箱において、上記ターミナルロッドの凹部内にタップを形成し、このタップの部分において、上記芯線と上記ターミナルロッドの間を半田固定したことを特徴とする電気機器の端子箱。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、電気機器の端子箱に係り、特に、電気自動車用電動機のような電気機器に使用するに好適な電気機器の端子箱に関する。

## 【0002】

【従来の技術】電気機器の入出力端子のための端子箱の構造としては、機器筐体壁に絶縁された貫通スタッドボルトを取り付け、この貫通スタッドボルトに外部リード

線の加締め端子をねじ止め固定するものが一般的である。しかし、このような端子箱構造では充分な防水性が確保できないという問題がある。

【0003】そこで、防水性を有する電気機器の端子箱としては、例えば、特開平6-98494号公報に記載されているように、電気機器の筐体壁の通孔にアダプタ端子を用い、機器内外のリード線を接続し、Oリングにて防水性を確保する構造が知られている。

## 【0004】

【発明が解決しようとする課題】かかる従来の端子箱においては、通孔部の防水性を図るため、外部リード線の接続部に樹脂材を注入するようにしている。しかしながら、樹脂材の注入部の信頼性が低く、防水性を保てないという問題があった。

【0005】また、この構造では、シールドを必要とするリード線の処理が困難であるという問題があった。

【0006】本発明の目的は、シールドを必要とするリード線であるシールドパワーケーブルに使用することができ、しかも、防水性の信頼性の向上した電気機器の端子箱を提供することにある。

## 【0007】

【課題を解決するための手段】上記目的を達成するためには、本発明は、芯線を覆うシールド線を有するシールドパワーケーブルと、このシールドパワーケーブルの芯線の一端に固定されたターミナルロッドと、筐体に設けられた貫通穴を通して、外部に取り出された上記シールドパワーケーブルに被せられた防水グロメットと、この防水グロメットに被せられたクランプキャップを備え、上記クランプキャップを上記筐体の外壁に固定することにより、上記防水グロメットを変形させ、上記筐体の貫通穴に設けられたスリットを通して、上記シールド線を筐体内部に導いた上で、上記筐体の内壁に固定し、上記ターミナルロッドにリード線を固定するようにしたものであり、かかる構成により、シールド線を有するシールドパワーケーブルに使用することができ、しかも、防水性を向上し得るものとなる。

【0008】上記電気機器の端子箱において、好ましくは、さらに、上記筐体の貫通穴の内側と上記ターミナルロッドの外側の間に配置された絶縁材からなる絶縁管を備えるようにしたものであり、かかる構成により、筐体とターミナルロッドの絶縁距離を確保し得るものとなる。

【0009】上記電気機器の端子箱において、好ましくは、さらに、上記筐体の内部に配置される絶縁材からなる絶縁板を備え、上記絶縁板に形成した貫通穴に上記ターミナルロッドの外周の一部を係合させるようにしたものであり、かかる構成により、ターミナルロッドの回り止めを行い得るものとなる。

【0010】上記電気機器の端子箱において、好ましくは、上記シールドパワーケーブルの芯線を上記ターミナ

3

ルロッドに設けられた凹部に挿入し、上記芯線と上記ターミナルロッドの間を半田固定するようにしたものであり、かかる構成により、接続部の接続抵抗を小さくし得るものとなる。

【0011】上記電気機器の端子箱において、好ましくは、上記ターミナルロッドの凹部内にタップを形成し、このタップの部分において、上記芯線と上記ターミナルロッドの間を半田固定するようにしたものであり、かかる構成により、接続部の強度を大きくし得るものとなる。

10

## 【0012】

【発明の実施の形態】以下、図1～図5を用いて、本発明の一実施形態による電気機器の端子箱について説明する。図1は、本発明の一実施形態による電気機器の端子箱を適用する電気自動車用の電動機の上半断面図である。

【0013】シャフト1の中央部の周囲には、ロータ2が固定されている。シャフト1の両端には、ペアリング3a, 3bが取り付けられている。ペアリング3a, 3bの外輪側は、それぞれ、フロント側エンドプラケット4及びリア側エンドプラケット5によって保持されている。従って、ロータ2及びシャフト1は、フロント側エンドプラケット4及びリア側エンドプラケット5に対して、ペアリング3a, 3bにより回転可能なように支持されている。

【0014】略円筒形状のステータフレーム7の中央部の内面側には、ステータ6が保持されている。ステータフレーム7の両端部は、それぞれ、フロント側エンドプラケット4及びリア側エンドプラケット5にインロー嵌合され、ボルト等によって締結される。

【0015】また、リヤ側エンドプラケット5には、電動機の回転速度を検出する回転検出器10が取り付けられている。

【0016】図中、右上に示される部分が本実施形態による端子箱の構造部分である。シールドパワーケーブル8の先端は、フロント側エンドプラケット4のケーブル貫通穴4a内に挿入されている。シールドパワーケーブル8の先端は、ターミナルロッド11の凹部内に挿入され、ターミナルロッド11に半田固定されている。ステータ6に電気的に接続されたリード線9の端部には、端子9aが固定されている。端子9aは、ボルト13aによって、ターミナルロッド11に導通、固定されている。このようにして、シールドパワーケーブル8は、ターミナルロッド11を介して、電動機内部のリード線9の端子9aに接続することができる。なお、端子箱の詳細な構造については、図2を用いて後述する。

【0017】なお、図1は、電動機本体の上半部のみを図示しているが、回転検出器10を除いては、上下が対称な構造を有しているため、下半部も図示した上半部と同様な構造となっている。

4

【0018】次に、図2を用いて、本発明の一実施形態による電気機器の端子箱の詳細構造について説明する。図2は、本発明の一実施形態による電気機器の端子箱の拡大断面図である。

【0019】シールドパワーケーブル8は、シールドを必要とするリード線であり、4層構造を有している。即ち、数本の良導体からなる芯線8aの外周は、絶縁体8bで被覆され、その外周は、編状のシールド8cで覆われ、最外周は、耐熱性に優れたシース8dによって被覆されている。

【0020】シールドパワーケーブル8の先端部は、図示するように、最外周のシース8dを所定の長さだけ取り除いて、シールド8cを露出させておく。シールド8cは、網を解いて、絶縁体8bから取り外すとともに、寄り纏めておく。さらに、図示するように、絶縁体8bの先端部を所定の長さだけ取り除き、芯線8aが露出する状態とされている。

【0021】シールドパワーケーブル8の先端部の露出した芯線8aは、良導体からなるターミナルロッド11の凹部内に挿入された上で、半田付けにより接続されており、芯線8aとターミナルロッド11の接続部の接続抵抗を小さくする構造としてある。

【0022】ターミナルロッド11の凹部（図示の左側の部分）の内部は、2段構造となっている。即ち、凹部の開口端側の部分は、芯線8aの先端の接続部の外径より大きな第1の内径部となっており、さらに、この第1の内径部の奥（図示の右側の部分）は、芯線8aの先端の接続部の外径より小さな第2の内径部となっており、第1の内径部と第2の内径部からなる2段構造となっている。芯線8aの先端の接続部は、第1の内径部に挿入され、第2の内径部に対して当接する。ここで、第1の内径部の内面には、タップ11aが形成されており、ターミナルロッド11とシールドパワーケーブル8の芯線8aとの半田接続強度を向上する構造としている。

【0023】フロント側エンドプラケット4のケーブル貫通穴4aには、絶縁材からなる絶縁管12が挿入されている。絶縁管12の外径は、ケーブル貫通穴4aの内径よりも小さくしてある。絶縁管12は、ターミナルロッド11の首下長さより長くし、フロント側エンドプラケット4とターミナルロッド11との表面上の絶縁距離を確保できる構造としている。また、絶縁管12の機器内部側には、円環状のツバ12aが一体的に形成されており、絶縁管12がシールドパワーケーブル8側に抜けるのを防止できる形状となっている。

【0024】ターミナルロッド11のケーブル側と反対側（図示の右側）には、タップ11bが形成されている。機器内部のリード線9の端子9aは、ボルト13aにて、タップ11bに固定できる構造となっている。従って、端子9aの着脱が容易に可能な構造となっている。

50

【0025】シールドパワーケーブル8の先端部の外周には、弾性体からなる防水グロメット14を被せてある。防水グロメット14の構造については、図3を用いて後述する。防水グロメット14の外側には、円環状のツバ15aを有するクランプキャップ15を被せてある。シールドパワーケーブル8の先端部に、防水グロメット14及びクランプキャップ15を被せた上で、クランプキャップ15の円環状のツバ15aが、ボルト13bを用いて、フロント側エンドブラケット4に対して、ケーブル方向から固定される。従って、機器内の端子が容易に着脱できる構造となっている。このとき、防水グロメット14の内径側に設けた2本のリング状のリブ14aとフロント側エンドブラケット4側に設けた円環状のツバ14bが強制変形され、防水を図れる構造となっている。

【0026】フロント側エンドブラケット4のケーブル貫通穴4aの一部には、シールドパワーケーブル8のシールド引出し線16を通すスリット17が設けられており、シールドパワーケーブル8を着脱する際に、容易にシールド引出し線16の接続処理を行える構造となっている。シールド引出し線16には、絶縁材からなる絶縁チューブ16aが被せられている。シールド引出し線16の先端には、接続用端子16bが取付けられており、接続用端子16bは、ボルト13cによってフロント側エンドブラケット4に固定され、これによって、シールド処理を行える構造となっている。従って、接続用端子16bの着脱が容易に可能な構造となっている。以上の構造を備えることにより、シールドを必要とするシールドパワーケーブル8に対応した構造と/orすることができる。

【0027】複数のシールドパワーケーブル8を並べて使用した場合に、各々のシールドパワーケーブル8の先端に固定された各々のターミナルロッド11の回り止めを図るために、絶縁材からなる絶縁板18が設けられている。回り止め構造の詳細については、図4及び図5を用いて後述する。絶縁板18は、ターミナルロッド11が挿入される貫通穴18aを有している。また、絶縁板18は、フロント側エンドブラケット4との表面上の絶縁距離を確保するためにも用いられている。

【0028】以上のように、防水性は、防水グロメット14とクランプキャップ15により確保し、シールド引出し線16は、スリット17を介して取り出し、ボルト13cにより取付、リード線9は、ボルト13aにより、シールドパワーケーブル8の端部に固定されたターミナルロッド11に取り付ける構造としたため、端子箱をコンパクトに構成することができる。電気自動車用の電動機としては、その取付スペースとの関係で、小型化が要求されており、必然的に端子箱自体も小型化する必要があるが、上述した構成により、端子箱を小型化することができる。

【0029】次に、本実施形態による端子箱による端子の接続手順について説明する。シールドパワーケーブル8の一端には、ターミナルロッド11が半田固定される。この時、シールドパワーケーブル8の他端には、何も取り付けられていない。次に、シールドパワーケーブル8は、絶縁管12の開口部の中に挿入される。絶縁管12は、円環状のツバ部12aを有しており、この円環状のツバ部12aがターミナルロッド11の段付き部に係合して、抜け止めが図られている。

【0030】シールドパワーケーブル8は、図示の右側方向から、シールドパワーケーブル8のターミナルロッド11が固定されていない側の端部が、フロント側エンドブラケット4のケーブル貫通穴4aに挿入される。ターミナルロッド11の外周には、絶縁管12が取り付けられており、絶縁管12の円環状のツバ部12aが、フロント側エンドブラケット4のケーブル貫通穴4aの端部と係合することにより、シールドパワーケーブル8は、フロント側エンドブラケット4からの抜け止めが図れる。

【0031】次に、シールドパワーケーブル8のターミナルロッド11が固定されていない側の端部から、防水グロメット14が被せられ、さらに、クランプキャップ15が被せられる。クランプキャップ15の円環状のツバ15aが、ボルト13bを用いて、フロント側エンドブラケット4に対して、ケーブル方向から固定される。このとき、防水グロメット14の内径側に設けた2本のリング状のリブ14aとフロント側エンドブラケット4側に設けた円周状のツバ14bが強制変形され、防水を図れる。かかる防水構造においては、樹脂材の注入等を行うことなく、防水性を確保するようになっているため、防水の信頼性を向上することができるものである。

【0032】フロント側エンドブラケット4の右側の開口部から、フロント側エンドブラケット4内に絶縁板18を挿入する。そして、ターミナルロッド11の頭部が、絶縁板18の貫通穴18aを通して挿入される。

【0033】リード線9の端子9aは、ターミナルロッド11にボルト13aにより、固定される。また、シールド引出線16の接続用端子16aは、ボルト13cにより、フロント側エンドブラケット4に固定される。

【0034】以上により、端子の接続が行われる。なお、図1に本実施形態による電動機の全体構造を示しているが、フロント側エンドブラケット4の右側に設けられた開口部は、ボルト13aの固定等が行われた後には、電気自動車の減速機構のケースが取り付けられ、防水性を確保している。他の形式の電気機器の端子箱においては、この開口部は、防水キャップ等によって防水封止される。

【0035】端子の接続が行われた後、シールドパワーケーブル8のターミナルロッド11が固定されていない側の端部には、接続端子が固定される。従って、端子の

接続は、上述したように簡単に行え、しかも、容易に防水性を確保し得るものである。

【0036】次に、図3を用いて、本発明の一実施形態による端子箱に用いる防水グロメット14の構造について説明する。図3は、本発明の一実施形態による端子箱に用いる防水グロメット14の断面図である。

【0037】防水グロメット14の内径側には、シールドパワーケーブル8のシース8d外径より小さくしたリング状のリブ14aが2本設けてある。リブ14aの本数は、2本に限らず、1本若しくは、3本以上でもよい。

【0038】また、リング状のリブ14aが設けられている側との反対側の先端部には円環状のツバ14bが形成されている。

【0039】ここで、防水グロメット14の長さ寸法を、クランプキャップ15の内寸法より長くすることにより、クランプキャップ15をボルト13bにより固定する時に、圧縮変形された防水グロメット14が、リング状リブ14aとフロント側エンドブラケット4側に設けた円周状のツバ14bとにより縦横2方向で強制変形される形状としてなっており、防水性を図れる構造となっている。

【0040】また、シールド引出し線16を通すために、防水グロメット14内径部には切欠き溝14cを設けてある。

【0041】次に、図4を用いて、本発明の一実施形態による端子箱に用いるターミナルロッド11の構造について説明する。図4は、本発明の一実施形態による端子箱に用いるターミナルロッド11の斜視図である。

【0042】ターミナルロッド11の一端側は、円筒形の形状を有するとともに、他端側は、円筒形状の一部に平面部11cを有する構造となっている。2面の平面部11cは、端子9aの取付け時に、ターミナルロッド11の回り止めを図るために用いられており、その詳細については、図5を用いて後述する。

【0043】また、絶縁管12への挿入部には、2面の平面11c部にツバ11dを設け、ターミナルロッド11が絶縁管12の円環状のツバ12a部に接触することにより、シールドパワーケーブル8側に抜けるのを防止できる形状としている。

【0044】ターミナルロッド11の内径部の内面には、タップ11aが形成されており、ターミナルロッド11とシールドパワーケーブル8の芯線8aとの半田接続強度を向上する構造としている。

【0045】次に、図5を用いて、ターミナルロッド11の回り止め構造について説明する。図5は、本発明の一実施形態による端子箱を反ケーブル側から見た形状図である。図5は、図1若しくは図2における図示上の右側から見た図である。

【0046】図示の例では、3本のシールドパワーケー

ブル8を併置してフロント側エンドブラケット4内に固定している。フロント側エンドブラケット4に設けられた3個のケーブル貫通穴4aに、それぞれターミナルロッド11の半田固定されたシールドパワーケーブル8が挿入された状態で、絶縁板18がフロント側エンドブラケット4内に挿入される。絶縁板18は、3個の矩形の貫通穴18a1, 18a2, 18a3を有している。貫通穴18aは、図4に示したターミナルロッド11の2つの平面部11cと係合する高さを有している。従つて、3個のターミナルロッド11A, 11B, 11Cは、それぞれ、絶縁板18の矩形の貫通穴18a1, 18a2, 18a3に係合することにより、回り止めを図っている。

【0047】リード線9Aの端部に取り付けられた端子9a1は、ボルト13a1によって、ターミナルロッド11Aに固定される。また、リード線9Bの端部に取り付けられた端子9a2は、ボルト13a2によって、ターミナルロッド11Bに固定され、リード線9Cの端部に取り付けられた端子9a3は、ボルト13a3によって、ターミナルロッド11Cに固定される。

【0048】シールド引出し線16A及びシールド引出し線16Bの端部には、一体的に接続用端子16b1が取り付けられ、ボルト13c1によって、フロント側エンドブラケット4に固定される。また、シールド引出し線16Cの端部には、接続用端子16b2が取り付けられ、ボルト13c2によって、フロント側エンドブラケット4に固定される。

【0049】以上説明したように、本実施形態によれば、フロント側エンドブラケットのケーブル貫通穴の一部に設けたスリットを介して、シールドパワーケーブルのシールド引出し線を引出すようにしているため、シールドパワーケーブルを着脱する際に、容易にシールド引出し線の接続処理を行えるものであり、シールドを必要とするシールドパワーケーブルに対応した構造とすることができる。

【0050】また、シールドパワーケーブルの先端部に、防水グロメット及びクランプキャップを被せた上で、クランプキャップをフロント側エンドブラケット4に対して、ケーブル方向から固定するため、信頼性を向上して、防水を図れる構造とることができる。

【0051】また、端子の着脱が容易な構造となっている。

【0052】また、シールドパワーケーブルに対して、ターミナルロッドを半田固定しているため、この接続部の接続抵抗を小さくすることができる。

【0053】また、ターミナルロッドの内周側にタップを設けた上で、半田接続しているため、半田接続強度を向上することができる。

【0054】また、ターミナルロッドの取付部に、絶縁管及び絶縁板を使用することにより、エンドブラケット

9

10

との絶縁距離を容易に確保し得るものとなる。

【0055】また、ターミナルロッドの2つの平面部を絶縁板の開口部と係合させることにより、ターミナルロッドの回り止めを図ることができる。

【0056】また、上述した構成とすることにより、電気機器の端子箱をコンパクトにでき、特に、電気自動車等に適用するに好適なものとなる。

#### 【0057】

【発明の効果】本発明によれば、電気機器の端子箱において、シールドを必要とするリード線であるシールドパワーケーブルに使用することができ、しかも、防水性の信頼性が向上するものとなる。

#### 【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の一実施形態による電気機器の端子箱を適用する電気自動車用の電動機の上半断面図である。

【図2】本発明の一実施形態による電気機器の端子箱の拡大断面図である。

【図3】本発明の一実施形態による端子箱に用いる防水グロメットの断面図である。

【図4】本発明の一実施形態による端子箱に用いるターミナルロッドの斜視図である。

【図5】本発明の一実施形態による端子箱を反ケーブル側から見た形状図である。

#### 【符号の説明】

1…シャフト

2…ロータ

3a, 3b…ペアリング

4…フロント側エンドブラケット

4a…ケーブル貫通穴

5…リヤ側エンドブラケット

10

6…ステータ

7…ステータフレーム

8…シールドパワーケーブル

8a…芯線

8b…絶縁体

8c…シールド

8d…シース

9…リード線

9a…端子

10…回転検出器

11…ターミナルロッド

11a, 11b…タップ

11c…平面部

11d…ツバ

12…絶縁管

12a…円環状ツバ

13a, 13b, 13c…ボルト

14…防水グロメット

14a…リング状リブ

14b…円環状ツバ

14c…切欠き溝

15…クランプキャップ

15a…円環状ツバ

16…シールド引出し線

16a…絶縁チューブ

16b…端子

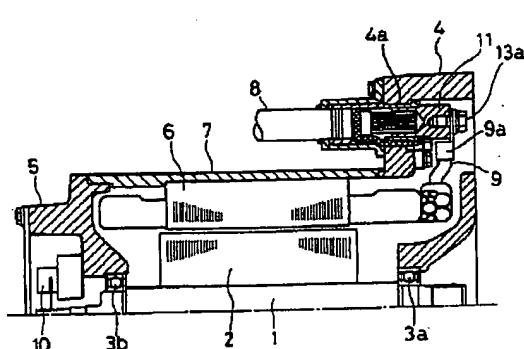
17…スリット

18…絶縁板

18a…貫通穴

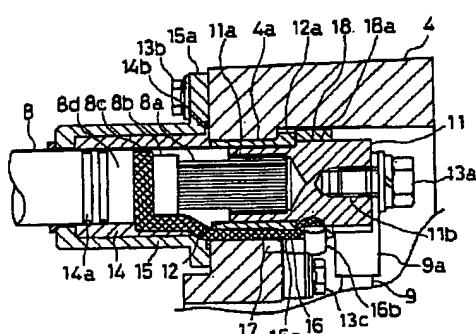
30

【図1】



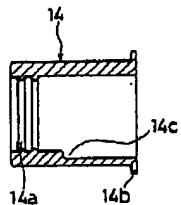
- 4: フロント側エンドブラケット
- 8: シールドパワーケーブル
- 9: リード線
- 11: ターミナルロッド

【図2】

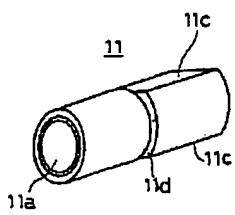


- 4: フロント側エンドブラケット
- 8: シールドパワーケーブル
- 9: リード線
- 11: ターミナルロッド
- 12: 絶縁管
- 13: クランプキャップ
- 14: 防水グロメット
- 15: シールド引出し線

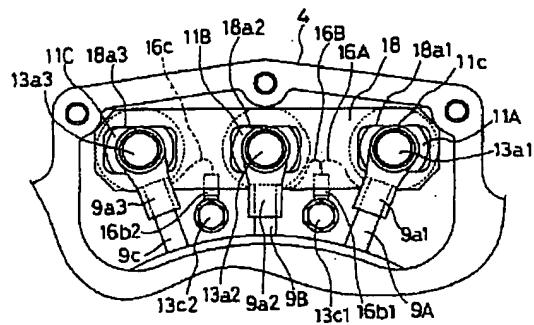
【図3】



【図4】



【図5】



フロントページの続き

(72)発明者 山下 博  
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産  
自動車株式会社内

(72)発明者 山本 立行  
神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産  
自動車株式会社内